Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10158

20. 03. 98

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter (GGBefÄndG)

A. Zielsetzung

Wesentliches Ziel des Gesetzes ist es, die für den Gefahrguttransport bestehenden grundsätzlichen Regelungen in den Richtlinien der EU in die deutsche Rechtsordnung umzusetzen. Die dort vorgesehenen Einzelregelungen wurden bereits durch Rechtsverordnungen umgesetzt. Mit dem Gesetz werden auch die Grundlagen für die Beratung des Bundesministeriums für Verkehr auf diesem Gebiet der Entwicklung angepaßt. Daneben wird das Gesetz nach über 20 Jahren auch hinsichtlich der Ermächtigungsgrundlagen für Verordnungen überarbeitet.

B. Lösung

Umsetzung durch eine Änderung des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

Es entstehen keine wesentlichen Kosten für die öffentlichen Haushalte.

E. Sonstige Kosten

Zusätzliche Kosten für die Wirtschaft sowie preisliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (323) – 902 00 – Ge 24/98

Bonn, den 19. März 1998

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter (GGBefÄndG)

mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 721. Sitzung am 6. Februar 1998 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Dr. Helmut Kohl

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter (GGBefÄndG) *)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates folgendes Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter

Das Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2121), zuletzt geändert durch § 14 Abs. 2 des Gesetzes vom 19. Juli 1996 (BGBl. I S. 1019), wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift des Gesetzes wird wie folgt gefaßt:

   „Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (Gefahrgutbeförderungsgesetz GGBefG)".

2. § 1 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 Satz 2 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

      aa) Nach dem Wort „verarbeitet" wird das Wort „aufgearbeitet," eingefügt.

      bb) Das Wort „vernichtet" wird durch das Wort „entsorgt" ersetzt.

   b) Absatz 2 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:

      „1. Rechtsvorschriften, mit denen die Beförderung gefährlicher Güter aus anderen Gründen als solchen der Sicherheit bei der Beförderung geregelt wird, es sei denn, die Rechtsvorschriften betreffen Sachverhalte, die durch dieses Gesetz und die darauf gestützten Rechtsverordnungen aus Gründen der Sicherheit bei der Beförderung bereits geregelt sind,".

3. In § 2 Abs. 1 werden die Wörter „für Tiere und andere Sachen" durch die Wörter „für Tiere und Sachen" ersetzt.

4. § 3 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) In Satz 1 werden die Wörter „Die Bundesregierung" durch die Wörter „Das Bundesministerium für Verkehr" ersetzt.

      bb) In Satz 1 Nr. 9 wird nach dem Komma die Angabe „auch in den Fällen des § 5 Abs. 2 Satz 3 Nr. 2," angefügt.

      cc) Satz 1 Nr. 13 und 14 wird wie folgt gefaßt:

         „13. bei der Beförderung beteiligte Personen, einschließlich ihrer ärztlichen Überwachung und Untersuchung, des Erfordernisses von Ausbildung und Prüfung sowie zur Festlegung qualitativer Anforderungen an Lehrgangsveranstalter und Lehrkräfte,

         14. Beauftragte in Unternehmen und Betrieben, einschließlich des Erfordernisses von Ausbildung und Prüfung sowie zur Festlegung qualitativer Anforderungen an Lehrgangsveranstalter und Lehrkräfte,".

      dd) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

         „Die Rechtsverordnungen nach Satz 1 haben den Stand der Technik zu berücksichtigen."

      ee) Die bisherigen Sätze 2 und 3 werden Sätze 3 und 4.

   b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

      aa) Nach dem Wort „Rechtsverordnungen" werden die Wörter „und allgemeine Verwaltungsvorschriften" eingefügt.

      bb) Folgender Satz 2 wird angefügt:

         „Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Satz 1, die der Verwirklichung neuer Erkenntnisse hinsichtlich der internationalen Beförderung gefährlicher Güter auf dem Gebiet der See- und Binnenschiffahrt dienen sowie Rechtsverordnungen zur Inkraftsetzung von Abkommen nach Artikel 5 § 2 des Anhanges B des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 (COTIF-Übereinkommen; BGBl. 1985 II S. 132), erläßt das Bundesministerium für Verkehr ohne Zustimmung des Bundesrates; diese

*) Dieses Gesetz dient auch der Umsetzung
1. der Richtlinie 93/75/EWG des Rates vom 13. September 1993 über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern (ABl. EG Nr. L 247 S. 19),
2. der Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße (ABl. EG Nr. L 319 S. 7), geändert durch die Richtlinie 96/86/EG der Kommission vom 13. Dezember 1996 (ABl. EG Nr. L 335 S. 43),
3. der Richtlinie 95/50/EG des Rates vom 6. Oktober 1995 über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße (ABl. EG Nr. L 249 S. 35),
4. der Richtlinie 96/35/EG des Rates vom 3. Juni 1996 über die Bestellung und die berufliche Befähigung von Sicherheitsberatern für die Beförderung gefährlicher Güter auf Straße, Schiene oder Binnenwasserstraßen (ABl. EG Nr. L 145 S. 10),
5. der Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (ABl. EG Nr. L 235 S. 25), geändert durch die Richtlinie 96/87/EG der Kommission vom 13. Dezember 1996 (ABl. EG Nr. L 335 S. 45).

Rechtsverordnungen bedürfen jedoch der Zustimmung des Bundesrates, wenn sie die Einrichtung der Landesbehörden oder die Regelung ihres Verwaltungsverfahrens betreffen."

c) Absatz 3 wird aufgehoben.

d) Absatz 5 wird wie folgt gefaßt:

„(5) In den Rechtsverordnungen nach Absatz 1 sind Ausnahmen für die Bundeswehr, in ihrem Auftrag hoheitlich tätige zivile Unternehmen, ausländische Streitkräfte, den Bundesgrenzschutz und die Polizeien sowie die Kampfmittelräumdienste der Länder zuzulassen, soweit dies Gründe der Verteidigung, polizeiliche Aufgaben oder die Aufgaben der Kampfmittelräumung erfordern. Ausnahmen nach Satz 1 sind für den Bundesnachrichtendienst zuzulassen, soweit er im Rahmen seiner Aufgaben für das Bundesministerium der Verteidigung tätig wird und soweit sicherheitspolitische Interessen dies erfordern."

5. § 4 wird § 7 a und wie folgt gefaßt:

„§ 7 a
Anhörung

(1) Vor dem Erlaß von Rechtsverordnungen nach §§ 3, 6 und 7 sollen Sicherheitsbehörden und -organisationen angehört werden, insbesondere

1. das Bundesamt für Strahlenschutz,
2. die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung,
3. das Bundesinstitut für gesundheitlichen Verbraucherschutz und Veterinärmedizin,
4. die Physikalisch-Technische Bundesanstalt,
5. das Robert-Koch-Institut,
6. das Umweltbundesamt,
7. das Wehrwissenschaftliche Institut für Werk-, Explosiv- und Betriebsstoffe und
8. das Eisenbahn-Bundesamt."

(2) Verbände und Sachverständige der beteiligten Wirtschaft einschließlich der Verkehrswirtschaft sollen vor dem Erlaß der Rechtsverordnungen nach Absatz 1 gehört werden. Das Bundesministerium für Verkehr bestimmt den jeweiligen Umfang der Anhörung und die anzuhörenden Verbände und Sachverständigen.

6. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Die Bundesregierung" durch die Wörter „Das Bundesministerium für Verkehr" ersetzt.

bb) Satz 2 bis 5 wird wie folgt gefaßt:

„Wenn und soweit der Zweck des Gesetzes durch das Verwaltungshandeln der Länder nicht erreicht werden kann oder soweit es eine einheitliche Ausführung erfordert, kann das Bundesministerium für Verkehr durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates das Bundesamt für Strahlenschutz, die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung, das Bundesinstitut für gesundheitlichen Verbraucherschutz und Veterinärmedizin, das Eisenbahn-Bundesamt, das Kraftfahrt-Bundesamt, die Physikalisch-Technische Bundesanstalt, das Robert Koch-Institut, das Umweltbundesamt und das Wehrwissenschaftliche Institut für Werk-, Explosiv- und Betriebsstoffe auch für den Bereich für zuständig erklären, in dem die Länder dieses Gesetz und die auf ihm beruhenden Rechtsvorschriften auszuführen hätten. Das Bundesministerium für Verkehr kann ferner durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates bestimmen, daß

1. die Industrie- und Handelskammern für die Durchführung, Überwachung und Anerkennung der Ausbildung und Prüfung von am Gefahrguttransport beteiligten Personen, für die Erteilung von Bescheinigungen sowie für die Anerkennung von Lehrgängen, Lehrgangsveranstaltern und Lehrkräften zuständig sind und insoweit Einzelheiten durch Satzungen regeln sowie
2. Sachverständige und sachkundige Personen für Prüfungen, Überwachungen und Bescheinigungen hinsichtlich der Beförderung gefährlicher Güter zuständig sind.

Die in Satz 3 Nr. 2 Genannten unterliegen der Aufsicht der Länder und dürfen im Bereich eines Landes nur tätig werden, wenn sie dazu von der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten oder der nach Landesrecht zuständigen Stelle entsprechend ermächtigt worden sind."

b) Absatz 4 wird aufgehoben.

c) Absatz 5 wird wie folgt gefaßt:

„(5) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates zu bestimmen, daß der Vollzug dieses Gesetzes und der auf dieses Gesetz gestützten Rechtsverordnungen in Fällen, in denen gefährliche Güter durch die Bundeswehr, in ihrem Auftrag hoheitlich tätige zivile Unternehmen, ausländische Streitkräfte, den Bundesnachrichtendienst oder den Bundesgrenzschutz befördert werden, Bundesbehörden obliegt, soweit dies Gründe der Verteidigung, sicherheitspolitische Interessen oder die Aufgaben des Bundesgrenzschutzes erfordern."

d) Absatz 6 wird aufgehoben.

7. § 6 wird wie folgt gefaßt:

„§ 6
Allgemeine Ausnahmen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr kann allgemeine Ausnahmen von den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsverordnungen durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates zulassen für die Beförderung gefährlicher Güter mit

1. Eisenbahn- oder Straßenfahrzeugen im Rahmen des Artikels 6 der Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter und des Artikels 6 der Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße,
2. Fahrzeugen, die nach Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe a) der Richtlinie 94/55/EG in den Geltungsbereich des Gesetzes einbezogen werden,
3. Wasserfahrzeugen,
4. Luftfahrzeugen.

(2) Vor dem Erlaß der Verordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 bis 3 sind die zuständigen obersten Landesbehörden zu hören."

8. § 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Der Bundesminister für Verkehr kann die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter" durch die Wörter „Das Bundesministerium für Verkehr kann die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter mit Wasser- und Luftfahrzeugen" ersetzt.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „der Bundesminister für Verkehr" durch die Wörter „das Bundesministerium für Verkehr" ersetzt.

b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„Das Bundesministerium für Verkehr kann nach vorheriger Genehmigung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter mit Eisenbahn- und Straßenfahrzeugen untersagen oder nur unter Bedingungen oder Auflagen gestatten, wenn sich die geltenden Sicherheitsvorschriften bei einem Unfall oder Zwischenfall als unzureichend herausgestellt haben und dringender Handlungsbedarf besteht. Satz 1 gilt sinngemäß für den Fall, daß sich bei der Beförderung von Gütern, die bisher nicht den Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter unterworfen waren, eine Gefahr im Sinne von § 2 Abs. 1 herausstellt. Auf Grund von Satz 1 und 2 getroffene Anordnungen werden entsprechend der Festlegung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften befristet."

9. Nach § 7 a wird folgender § 7 b eingefügt:

„§ 7 b
Beirat

(1) Beim Bundesministerium für Verkehr wird ein Gefahrgut-Verkehrs-Beirat (Beirat) eingesetzt.

(2) Der Beirat hat die Aufgabe, das Bundesministerium für Verkehr hinsichtlich der sicheren Beförderung gefährlicher Güter, insbesondere der Durchführung dieses Gesetzes, zu beraten.

(3) Dem Beirat sollen insbesondere sachverständige Personen aus dem Kreis der

1. Sicherheitsbehörden und -organisationen im Sinne von § 7 a Abs. 1,
2. Länder,
3. Verbände der Wirtschaft, einschließlich der Verkehrswirtschaft,
4. Gewerkschaften und
5. Wissenschaft

angehören. Das Bundesministerium für Verkehr bestimmt die Zahl der Beiratsmitglieder und benennt die dem Beirat angehörenden Stellen im einzelnen.

(4) Die Bundesministerien haben das Recht, in Sitzungen des Beirats vertreten zu sein und gehört zu werden."

10. § 8 Abs. 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Wenn ein Fahrzeug, mit dem gefährliche Güter befördert werden, nicht den jeweils geltenden Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter entspricht oder die vorgeschriebenen Papiere nicht vorgelegt werden, können die für die Überwachung zuständigen Behörden die zur Behebung des Mangels erforderlichen Maßnahmen treffen und erforderlichenfalls die Fortsetzung der Fahrt untersagen, bis die Voraussetzungen zur Weiterfahrt erfüllt sind. Im grenzüberschreitenden Verkehr können Fahrzeuge, die nicht in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zugelassen sind und in das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland einfahren wollen, in Fällen des Satzes 1 an den Außengrenzen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union zurückgewiesen werden."

11. § 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 werden die Wörter „für Tiere und andere Sachen" durch die Wörter „für Tiere und Sachen" ersetzt.

bb) Folgender Satz 6 wird angefügt:

„Der Auskunftspflichtige hat der für die Überwachung zuständigen Behörde bei der Durchführung der Überwachungs-

maßnahmen die erforderlichen Hilfsmittel zu stellen und die nötige Mithilfe zu leisten."

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2 a) Überwachungsmaßnahmen können sich auch auf Brief- und andere Postsendungen beziehen. Die von der zuständigen Behörde mit der Überwachung beauftragten Personen sind nur dann befugt, verschlossene Brief- und andere Postsendungen zu öffnen oder sich auf sonstige Weise von ihrem Inhalt Kenntnis zu verschaffen, wenn Tatsachen die Annahme begründen, daß sich darin gefährliche Güter im Sinne des § 2 Abs. 1 befinden und von diesen eine Gefahr ausgeht. Das Grundrecht des Brief- und Postgeheimnisses (Artikel 10 des Grundgesetzes) wird insoweit eingeschränkt. Absatz 2 gilt für die Durchführung von Überwachungsmaßnahmen entsprechend."

12. Nach § 9 wird folgender § 9 a eingefügt:

„§ 9 a
Amtshilfe und Datenschutz

(1) Die Übermittlung personenbezogener Daten bei der Gewährung von Amtshilfe gegenüber zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und anderer Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum im Rahmen der Überwachung der Beförderung gefährlicher Güter ist nur zulässig, soweit dies zur Verfolgung von schwerwiegenden oder wiederholten Verstößen gegen Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter erforderlich ist.

(2) Schwerwiegende und wiederholte Verstöße eines Unternehmens mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind den dort zuständigen Behörden im Rahmen ihrer Zuständigkeit mitzuteilen. Zugleich können die genannten Behörden ersucht werden, gegenüber dem betreffenden Unternehmen angemessene Maßnahmen zu ergreifen. Sofern diese Behörden im Rahmen ihrer Zuständigkeit bei schwerwiegenden oder wiederholten Verstößen eines Unternehmens mit Sitz im Inland die zuständige deutsche Behörde ersuchen, angemessene Maßnahmen zu ergreifen, hat diese den ersuchenden Behörden mitzuteilen, ob und welche Maßnahmen ergriffen wurden.

(3) Schwerwiegende oder wiederholte Verstöße mit einem Fahrzeug, das in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zugelassen ist, sind den dort zuständigen Behörden im Rahmen ihrer Zuständigkeit mitzuteilen. Zugleich können die genannten Behörden ersucht werden, gegenüber dem betreffenden Fahrzeughalter angemessene Maßnahmen zu ergreifen. Sofern diese Behörden im Rahmen ihrer Zuständigkeit bei schwerwiegenden oder wiederholten Verstößen mit einem Fahrzeug, das im Inland zugelassen ist, die zuständige deutsche Behörde um angemessene Maßnahmen ersuchen, hat diese den ersuchenden Behörden mitzuteilen, ob und welche Maßnahmen ergriffen wurden.

(4) Ergibt eine Kontrolle, der ein in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zugelassenes Fahrzeug unterzogen wird, Tatsachen, die Anlaß zu der Annahme geben, daß schwerwiegende Verstöße gegen Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter vorliegen, die bei dieser Kontrolle nicht festgestellt werden können, wird den zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum dieser Sachverhalt mitgeteilt. Führt eine zuständige deutsche Behörde auf eine entsprechende Mitteilung einer zuständigen Behörde eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum eine Kontrolle in einem inländischen Unternehmen durch, so werden die Ergebnisse dem anderen betroffenen Staat mitgeteilt.

(5) Mitteilungen und Ersuchen nach den Absätzen 2 bis 4 im Straßenverkehr sind über das Bundesamt für Güterverkehr zu leiten.

(6) Das Bundesamt für Güterverkehr darf zum Zweck der Feststellung von wiederholten Verstößen nach den Absätzen 2 und 3 folgende personenbezogene Daten über abgeschlossene Bußgeldverfahren, bei denen sie Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist, oder die ihr von einer anderen zuständigen Verwaltungsbehörde übermittelt wurden, in Dateien speichern und verändern:

1. Name, Anschrift und Geburtsdatum der Betroffenen sowie Name und Anschrift des Unternehmens,
2. Zeit und Ort der Begehung der Ordnungswidrigkeit,
3. die gesetzlichen Merkmale der Ordnungswidrigkeit,
4. Bußgeldbescheide mit dem Datum ihres Erlasses und dem Datum des Eintritts ihrer Rechtskraft, gerichtliche Entscheidungen in Bußgeldsachen mit dem Datum des Eintritts ihrer Rechtskraft und
5. die Höhe der Geldbuße.

Das Bundesamt darf diese Daten nutzen, soweit es für den in Satz 1 genannten Zweck erforderlich ist. Zur Feststellung der Wiederholungsfälle hat es die Zuwiderhandlungen der Angehörigen desselben Unternehmens zusammenzuführen. Die nach Satz 1 gespeicherten Daten sind zwei Jahre nach dem Eintritt der Rechtskraft des Buß-

geldbescheides oder der gerichtlichen Entscheidung zu löschen, wenn in dieser Zeit keine weiteren Eintragungen im Sinne von Satz 1 Nr. 4 hinzugekommen sind. Sie sind spätestens fünf Jahre nach ihrer Speicherung zu löschen.

(7) Die zuständigen Verwaltungsbehörden im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten übermitteln dem Bundesamt für Güterverkehr nach Eintritt der Rechtskraft des Bußgeldbescheides oder nach dem Eintritt der Rechtskraft der gerichtlichen Entscheidung die in Absatz 6 Satz 1 genannten Daten.

(8) Der Empfänger der Mitteilung oder des Ersuchens ist darauf hinzuweisen, daß die übermittelten Daten nur zu dem Zweck genutzt werden dürfen, zu dessen Erfüllung sie ihm übermittelt werden.

(9) Die Übermittlung von Daten unterbleibt, wenn durch sie schutzwürdige Interessen der Betroffenen beeinträchtigt würden, insbesondere wenn im Empfängerland ein angemessener Datenschutzstandard nicht gewährleistet ist. Daten über schwerwiegende Verstöße gegen anwendbare Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter dürfen auch mitgeteilt werden, wenn im Empfängerland kein angemessener Datenschutzstandard gewährleistet ist.

(10) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen und allgemeine Verwaltungsvorschriften über das Verfahren bei der Erhebung, Speicherung und Übermittlung der Daten nach Absatz 2 bis 9 zu erlassen."

13. § 10 wird wie folgt geändert:
    a) Die Absätze 2 und 3 werden aufgehoben.
    b) In Absatz 4 wird die Angabe „sowie nach Absatz 2 und 3" gestrichen.
    c) Absatz 5 wird wie folgt geändert:
        aa) Die Angabe „, 2 Nr. 1 oder Absatz 3 Nr. 1" wird gestrichen.
        bb) Die Wörter „die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr" werden durch die Wörter „das Bundesamt für Güterverkehr" ersetzt.
14. § 12 wird wie folgt geändert:
    a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „Für Amtshandlungen, Prüfungen und Untersuchungen" durch die Wörter „Für Amtshandlungen einschließlich Prüfungen und Untersuchungen" ersetzt.
    b) In Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „Der Bundesminister für Verkehr" durch die Wörter „Das Bundesministerium für Verkehr" ersetzt.
15. § 13 Abs. 1, 2 und 4 bis 8 wird aufgehoben.
16. § 14 wird aufgehoben.

Artikel 2

Bekanntmachungserlaubnis

Das Bundesministerium für Verkehr kann den Wortlaut des Gefahrgutbeförderungsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

Durch das Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2121) wurde eine einheitliche Rechtsgrundlage für den Gefahrguttransport mit den verschiedenen Verkehrsträgern geschaffen. Das Gesetz konnte nur grundsätzliche Fragen regeln, da die komplexen und umfangreichen Einzelregelungen verhältnismäßig kurzfristig unter Berücksichtigung von Entwicklungen in Wissenschaft und Technik fortgeschrieben werden müssen. An dieser Ausgangslage für die Konzeption des Gesetzes hat sich nichts geändert.

Die zunehmende Internationalisierung der Verkehrsströme im Gefahrguttransportbereich in den vergangenen Jahren mußte allerdings auch eine zunehmende Internationalisierung der Rechtsetzung zur Folge haben. Das Gefahrguttransportrecht war 1975 – insbesondere für die Bereiche des Straßen- und Schienenverkehrs – noch weitgehend durch ein Nebeneinander von Recht für innerstaatliche und für grenzüberschreitende Transporte geprägt. In der Harmonisierung sind in den vergangenen Jahren, insbesondere seit 1985 wesentliche Fortschritte erzielt worden. Dies gilt für die Harmonisierung des Rechts für innerstaatliche und für grenzüberschreitende Beförderungen, aber auch für die Harmonsierung des Rechts zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern; letzteres ist für multimodale Transporte von entscheidender Bedeutung. Die entsprechenden Arbeiten sind in den zuständigen Gremien des Wirtschafts- und Sozialrats der Vereinten Nationen, der Internationalen Atom-Energie-Organisation, der Wirtschaftskommission für Europa, der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation, der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation, des Zentralamts für den internationalen Eisenbahnverkehr und der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt geleistet worden; hierbei sind die internationalen Beschlüsse jeweils auf den in den Gesetzen vorgesehenen Wegen in die nationalen Rechtsordnungen transformiert worden.

In jüngster Zeit gibt es verstärkt Bestrebungen auch für eine rechtszweigübergreifende Harmonisierung, die das Transportrecht und das Umgangsrecht erfaßt. Diese Entwicklung ist zurückzuführen auf grundsätzliche Entscheidungen im Rahmen der VN-Umwelt- und Entwicklungskonferenz von Rio de Janeiro im Juni 1992 (Agenda 21 Kapitel 19).

Die mit diesen Entwicklungen verbundene zunehmende Bedeutung der internationalen Gremien zeigt sich auch in der Rolle der Europäischen Union für das Gefahrguttransportrecht. Insbesondere im Hinblick auf die Vollendung des Binnenmarktes zum 1. Januar 1993 sind im Rahmen der Gemeinschaft wichtige Richtlinien erlassen und Initiativen für weitere Rechtsakte ergriffen worden. Sie hatten nicht das Ziel, ein eigenständiges umfassendes Regelwerk für die sichere Beförderung gefährlicher Güter für die Gemeinschaft zu erlassen. Zielsetzung war vielmehr, die vorhandenen bewährten internationalen Regelungen, wie z. B. das ADR-Übereinkommen und die RID-Regeln für den grenzüberschreitenden Straßen- und Schienenverkehr grundsätzlich auch für die innerstaatlichen und für die innergemeinschaftlichen Beförderungen einzuführen. Insbesondere aus den Richtlinien 94/55/EG und 96/49/EG ergaben sich starke Impulse für eine Harmonisierung der Vorschriften für grenzüberschreitende und innerstaatliche Beförderungen.

Ein wesentliches Ziel des vorliegenden Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter ist es, die für den Gefahrguttransport bestehenden Richtlinien der Europäischen Union in die deutsche Rechtsordnung umzusetzen. Das Änderungsgesetz beschränkt sich allerdings auch hier auf die Umsetzung von grundsätzlichen Regelungen in den Richtlinien, wohingegen die Umsetzung von Einzelregelungen der Richtlinien bereits in Rechtsverordnungen auf der Grundlage der §§ 3 ff. des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter erfolgt ist.

Eine weitere Zielsetzung des Änderungsgesetzes ist die Verbreiterung der Grundlagen für die Beratung des Bundesministers für Verkehr auf dem Gebiet der Beförderung gefährlicher Güter.

Wie bereits in der Begründung zum Gefahrgutgesetz dargelegt, wurde mit dem Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter eine einheitliche und ausreichende Rechtsgrundlage für dieses wichtige Gebiet geschaffen.

Die Ausführungen zur Notwendigkeit einer bundeseinheitlichen Regelung haben weiterhin Bestand.

Insbesondere die mit dem Änderungsgesetz beabsichtigte Umsetzung von europäischem Recht kann auch für die Verkehrsträger Straßenverkehr, Binnenschiffahrt und Seeschiffahrt nur durch eine bundeseinheitliche Rechtsgrundlage vorgenommen werden.

Der Bund hat die Gesetzgebungskompetenz für das Änderungsgesetz. Die Kompetenz ergibt sich aus Artikel 73 Nr. 6 des GG für den Luftverkehr, aus Artikel 73 Nr. 6a GG für den Verkehr von Bundeseisenbahnen und aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 bis 23 GG für die Schiffahrt, für den Straßenverkehr und für die Schienenbahnen, die nicht Eisenbahnen des Bundes sind.

Durch die Ausführung des Gesetzes entstehen dem Bund, den Ländern und Gemeinden keine nennenswerten neuen Kosten. Wesentliche Elemente des Gesetzes sind die Fortentwicklung der Vorschriften über die Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen nach §§ 3 und 5, die Verbreiterung der Beratungsgrundlagen in §§ 7a und 7b sowie die Verankerung von Vorgaben aus EU-Richtlinien für den Erlaß

künftiger Rechtsverordnungen nach §§ 6 und 7. Diese Regelungen bewirken keine neuen Kosten für Bund, Länder und Gemeinden. Kosten können lediglich aufgrund der neu einzuführenden Vorschriften über die Amtshilfe im Verhältnis zum Ausland entstehen. Die Zahl der Amtshilfeverfahren zur Verfolgung von schwerwiegenden oder wiederholten Verstößen dürfte – nach den Erfahrungen der vergangenen Jahre – allerdings gering sein; nennenswerte Kostenauswirkungen für die öffentlichen Haushalte sind hierdurch nicht zu erwarten. Die betroffene Wirtschaft ist frühzeitig in die Beratungen zum Änderungsgesetz einbezogen worden. Die sie betreffenden Rechtsänderungen entsprechen den Vorschlägen der beteiligten Verbände. Da mit dem Gesetz keine Auswirkungen auf die Kosten der Unternehmen verbunden sind, gab es keine diesbezüglichen Einwendungen oder Stellungnahmen. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

II. Einzelne Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Für das Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter werden im Interesse einer einfacheren Zitierweise eine Kurzbezeichnung und eine Abkürzung eingeführt.

Zu Nummer 2 Buchstabe a

Der in § 1 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 verwendete Begriff „vernichtet" wird durch den zutreffenderen Begriff „entsorgt" ersetzt. Der Begriff der Entsorgung ist als Oberbegriff zu verstehen, der u. a. auch den Begriff der Vernichtung umfaßt. Der Begriff der Entsorgung hat an verschiedenen Stellen Eingang in das Gefahrguttransportrecht gefunden, so z. B. in Rn. 2000 Abs. 5 der Anlage A zum ADR-Übereinkommen und in Rn. 3 Abs. 4 der RID-Regeln.

Zu Nummer 2 Buchstabe b

Durch die neue Fassung des § 1 Abs. 2 Nr. 1 werden Artikel 5 Abs. 1 der Richtlinie 94/55/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße und Artikel 5 Abs. 1 der Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter umgesetzt. Die neue Vorschrift des § 1 Abs. 2 Nr. 1 hat klarstellenden Inhalt wie auch die bisherige Fassung. Über gefährliche Güter bestehen auch außerhalb des Verkehrsrechts Rechtsvorschriften, die unberührt bleiben. Allerdings sollten Doppelregelungen für gleiche Sachverhalte vermieden werden; dem dient der Nachsatz in § 1 Abs. 2 Nr. 1; geregelte Sachverhalte im Sinne dieses Nachsatzes sind Anforderungen an Umschließungen, Container, Kennzeichnung, Bezettelung und an Fahrzeuge, sowie für das Zusammenpacken, Zusammenladen, Trennen gefährlicher Güter untereinander oder mit ungefährlichen Gütern in Verpackungen, Beförderungseinheiten oder Fahrzeugen während der Beförderung im Sinne von § 2 Abs. 2. Ein Sachverhalt gilt auch dann als geregelt, wenn diese Regelung in einer hoheitlichen Sicherheitsvorschrift, z. B. einer Hafenordnung, getroffen wurde.

Zu Nummer 3

Durch das Gesetz zur Verbesserung der Rechtsstellung des Tieres im Bürgerlichen Recht vom 20. August 1990 (BGBl. I S. 1762) wurde im Bürgerlichen Gesetzbuch ein § 90a eingeführt, wonach Tiere keine Sachen sind. Entsprechend der Zielvorstellung des Gesetzgebers für das Bürgerliche Recht wird auch im Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter durch Änderung des § 2 Abs. 1 und des § 9 Abs. 2 zum Ausdruck gebracht, daß Tiere keine Sachen sind.

Zu Nummer 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa

Durch die Verordnung zur Übertragung gefahrgutrechtlicher Ermächtigungen auf den Bundesminister für Verkehr vom 12. September 1985 (BGBl. I S. 1918), geändert durch Verordnung vom 23. Mai 1990 (BGBl. I S. 989) ist die Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen nach § 3 Abs. 1 und 2 und nach § 5 Abs. 2 und 3 wie auch von allgemeinen Verwaltungsvorschriften nach § 3 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter auf den Bundesminister für Verkehr übertragen worden. In Übereinstimmung hiermit wird in §§ 3 und 5 die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr für den Erlaß der entsprechenden Verordnungen begründet. Die Beteiligung der Bundesministerien bei der Vorbereitung von Rechtsverordnungen bleibt nach § 67 in Verbindung mit § 23 GGO II unberührt.

Zu Nummer 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb

§ 3 Abs. 1 Nr. 9 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter enthält eine Ermächtigung zum Erlaß von Vorschriften u. a. über Befähigungsnachweise. Durch den Zusatz in Nummer 9 wird klargestellt, daß sich diese Ermächtigung auch auf die in § 5 Abs. 2 Satz 3 Nr. 2 neu erwähnten Sachverständigen und sachkundigen Personen bezieht.

Zu Nummer 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc

Internationale Gremien haben sich in den vorangegangenen Jahren zunehmend mit qualitativen Anforderungen an die bei der Beförderung beschäftigten Personen und an Sicherheitsberater (Gefahrgutbeauftragte) befaßt. Dies schlägt sich z. B. nieder in der Sicherheitsberater-Richtlinie 96/35/EG und in den neuen Schulungsvorschriften des ADR-Übereinkommens (Rn. 10 315 i. V. m. Anhang B. 4). Dies läßt eine Klarstellung der Ermächtigungsnormen in § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 13 und 14 angezeigt sein.

Zu Nummer 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe dd und ee

Verordnungen nach § 3 bezwecken den Schutz gegen die von der Beförderung gefährlicher Güter ausgehenden Gefahren und erheblichen Belästigungen. Der neu einzufügende Satz 2 setzt den Stand der

Technik als Maßstab für den Regelungsinhalt der technischen Vorschriften fest.

Zu Nummer 4 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa

§ 3 Abs. 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter enthält eine Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen und von allgemeinen Verwaltungsvorschriften. Demgegenüber werden in § 3 Abs. 2 dieses Gesetzes nur Rechtsverordnungen, nicht aber allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung internationaler Vorschriften erwähnt. Durch die Ergänzung des Absatzes 2 wird nunmehr klargestellt, daß eine Umsetzung internationaler Vorschriften auch durch allgemeine Verwaltungsvorschriften erfolgen kann. Hierzu besteht Veranlassung, da z. B. die erwähnten Richtlinien 94/55/EG und 95/50/EG Verpflichtungen für die Mitgliedstaaten enthalten, die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu erlassen.

Zu Nummer 4 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb

Nach dem Muster des Artikels 2 des Gesetzes zu dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) und des Artikel 2 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. März 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) soll die Umsetzung von Beschlüssen internationaler Gremien für internationale Beförderungen gefährlicher Güter mit See- und Binnenschiffen sowie im Luftverkehr im Rahmen der bestehenden Ermächtigungen durch Rechtsverordnungen ohne Zustimmung des Bundesrates erfolgen können. Dies kommt insbesondere für Beschlüsse der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, der Moselkommission, der Wirtschaftskommission für Europa und der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation in Betracht. Die Zustimmung des Bundesrates ist jedoch vorgesehen, wenn die Rechtsverordnungen die Einrichtung der Landesbehörden oder die Regelung ihres Verwaltungsverfahrens zum Gegenstand haben. Entsprechendes ist vorgesehen für die Inkraftsetzung von Abkommen nach Artikel 5 § 2 CIM (Anlage B zum COTIF-Übereinkommen). Solche Abkommen sind bis 31. Dezember 1996 durch die DB AG abgeschlossen worden. Im Hinblick auf die Privatisierung der DB AG liegt die Zuständigkeit für den Abschluß nach § 6 Nr. 2 der Gefahrgutverordnung Eisenbahn nunmehr beim Bundesministerium für Verkehr. Wie für sog. Sondervereinbarungen für den Straßenverkehr nach Artikel 2 Abs. 2 und 3 des Gesetzes zum ADR-Übereinkommen (BGBl. 1969 II S. 1489) soll die Inkraftsetzung der entsprechenden Abkommen für den Eisenbahnverkehr ebenfalls grundsätzlich durch Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr ohne Zustimmung des Bundesrates erfolgen.

Zu Nummer 4 Buchstabe c

Folgeänderung zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 3 Abs. 1 Satz 1).

Zu Nummer 4 Buchstabe d

Nach § 3 Abs. 5 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter sind in Rechtsverordnungen Ausnahmen u. a. für die Streitkräfte zuzulassen. Es besteht kein sicherheitstechnischer Grund, die Bundeswehrverwaltung und von der Bundeswehr beauftragte Unternehmen von dieser Regelung auszunehmen. Der in Artikel 87 a GG verwendete Begriff „Streitkräfte“ ist dafür zu eng. Deshalb wird der Begriff „Streitkräfte“ durch den allgemeinen Begriff Bundeswehr, ausländische Streitkräfte und von der Bundeswehr beauftragte zivile Unternehmen, die hoheitlich tätig werden, ersetzt.

Auch für den Bundesnachrichtendienst sind Ausnahmen zuzulassen, soweit er im Rahmen seiner Aufgaben für das Bundesministerium der Verteidigung tätig wird und soweit sicherheitspolitische Interessen dies erfordern.

Die Einbeziehung der ausländischen Streitkräfte in die Regelung ist sachlich vertretbar, da § 14 Abs. 2 Satz 2 des Streitkräfteaufenthaltsgesetzes vom 20. Juli 1995 (BGBl. I S. 553) vorsieht, daß Ausnahmen und Befreiungen von den Gefahrgutbeförderungsvorschriften durch die Bundeswehr erteilt oder eingeholt werden. Eine Gleichbehandlung und gebührende Berücksichtigung der Gesichtspunkte der Sicherheit (vgl. z. B. § 5 Abs. 5 der Gefahrgutverordnung Straße) ist damit in bezug auf ausländische Streitkräfte gewährleistet.

Zu Nummern 5 und 9

Der derzeit gültige § 4 hat zum Ziel, sich bei der Vorbereitung von Rechtsverordnungen nach § 3 auf eine technisch-wissenschaftliche Beratung zu stützen. Bewußt wurde bei Erlaß des Gesetzes von der Festlegung von Einzelheiten abgesehen. Die Beratung hat sich in den vergangenen 22 Jahren wesentlich fortentwickelt. Besondere Bedeutung kam in diesem Zusammenhang der Einsetzung des Gefahrgut-Verkehrs-Beirats im Jahr 1983 zu.

Im Hinblick auf die Entwicklung ist es erforderlich, auch die Vorschriften über die Beratungsgrundlagen fortzuschreiben. Nach dem Muster anderer Rechtsbereiche (z. B. § 8 GSG) soll der Gefahrgut-Verkehrs-Beirat als Beratungsgremium für den Bereich der Beförderung gefährlicher Güter unmittelbar gesetzlich verankert werden (vgl. den durch Artikel 1 Nr. 9 einzufügenden neuen § 7 b „Beirat“).

Die Aufzählung der Sicherheitsbehörden ist zu ergänzen (um das Umweltbundesamt und das Eisenbahn-Bundesamt) und hinsichtlich der Bezeichnungen teilweise zu berichtigen. Die Anhörung wird in zweifacher Hinsicht intensiviert: Durch die Anhörung der in § 7 a genannten Stellen, nicht lediglich bestimmter Sachverständiger, wird das Wissen der in § 7 a genannten Stellen insgesamt erfaßt. Zum andern wird die bisher vorgesehene Anhörung vor dem Erlaß von Rechtsverordnungen nach § 3 auch auf Verordnungen nach §§ 6 und 7 erstreckt. Dies ist Anlaß, die veränderte Vorschrift über die Anhörung als neuen § 7 a einzufügen.

Zu Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa

Vgl. die Begründung zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa.

Zu Nummer 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb

Im Interesse eines einheitlichen Vollzugs des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter können unter den in § 5 Abs. 2 Satz 2 genannten Voraussetzungen Aufgaben auf Bundesbehörden übertragen werden, wenn grundsätzlich die Länder für die Ausführung zuständig wären. Die Länderbelange werden dadurch berücksichtigt, daß entsprechende Rechtsverordnungen gemäß Artikel 80 Abs. 2 GG der Zustimmung des Bundesrates bedürfen. Die in § 5 Abs. 2 Satz 2 genannten Stellen werden um das Umweltbundesamt, das Luftfahrt-Bundesamt und das Eisenbahn-Bundesamt ergänzt. Das Umweltbundesamt kommt insbesondere bei der Klassifizierung umweltgefährdender Stoffe, das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Behörde nach Anhang XI zu den RID-Regeln, insbesondere bei der Zulassung von Kesselwagen in Betracht. Die Kostenerhebung für Amtshandlungen gegenüber Antragstellern erfolgt nach Rechtsverordnungen auf der Rechtsgrundlage von § 12 des Gesetzes und aufgrund besonderer Kostenordnungen der in § 5 Abs. 2 des Gesetzes genannten Stellen.

Neu eingefügt wird durch § 5 Abs. 2 Satz 3 die Möglichkeit, Zuständigkeiten für die Industrie- und Handelskammern und für Sachverständige und für sachkundige Personen zu bestimmen. Dies entspricht der derzeitigen Regelung in Verordnungen auf der Grundlage von § 3 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter, insbesondere der Gefahrgutverordnung Straße, der Gefahrgutverordnung Eisenbahn und der Gefahrgutbeauftragtenverordnung. Zur Ausräumung verfassungsrechtlicher Bedenken gegen die derzeitigen Regelungen in den genannten Verordnungen ist die Möglichkeit, die Zuständigkeit von Industrie- und Handelskammern, Sachverständigen und Sachkundigen in bundesrechtlichen Verordnungen zu begründen, im Gesetz selbst vorzusehen. Vorgesehen wird auch das Recht der Industrie- und Handelskammern, Satzungen zu erlassen. Absatz 2 Satz 5 gibt den Ländern die Möglichkeit, den örtlichen Zuständigkeitsbereich der Sachverständigen und Sachkundigen durch Verwaltungsakt zu bestimmen.

Zu Nummer 6 Buchstabe b bis d

Die Aufhebung des § 5 Abs. 4 ist eine Folgeänderung des Artikels 1 Nr. 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa und Nr. 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa.

Änderung des Absatzes 5: Vgl. die Begründung zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe d.

§ 5 Abs. 6 ist überholt und kann aufgehoben werden.

Zu Nummer 7

§ 6 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter eröffnet die Möglichkeit, allgemeine Ausnahmen durch Rechtsverordnung zuzulassen. Die Richtlinie 94/55/EG und die Richtlinie 96/49/EG lassen Ausnahmen nur noch in eingeschränktem Rahmen zu. Dies geschieht in der Erwägung, daß unterschiedliche einzelstaatliche Regelungen die ungehinderte Erbringung von Dienstleistungen beeinträchtigen können. Artikel 6 der genannten Richtlinien regeln die Voraussetzungen, unter denen Ausnahmen im Straßen- und im Schienenverkehr zulässig sind. Diese einschränkenden Voraussetzungen werden durch Verweisung in § 6 Abs. 1 Nr. 1 in das Gemeinschaftsrecht übernommen.

Die Möglichkeit, allgemeine Ausnahmen zuzulassen, besteht, ohne die in Artikel 5 und 6 genannten Einschränkungen, hinsichtlich der Beförderung gefährlicher Güter mit Fahrzeugen, die nicht unter die Richtlinie 94/55/EG fallen (Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe a) in Verbindung mit Artikel 2, 2. Anstrich). Dies gilt auch für Beförderungen für Zwecke der Verteidigung. Nach Artikel 1 Abs. 1 und 2 Buchstabe a der Richtlinie 94/55/EG und nach Artikel 1 Abs. 1 Satz 22 der Richtlinie 96/49/EG sind die Mitgliedstaaten frei hinsichtlich der Fahrzeuge, die den Streitkräften eines Mitgliedstaates gehören oder für die diese Streitkräfte verantwortlich sind.

Für den Bereich der übrigen Verkehrsträger (Schiffs- und Flugverkehr) gibt es keine gemeinschaftsrechtlichen Beschränkungen für die Zulassung von Ausnahmen. Für diese Bereiche verbleibt es inhaltlich bei der bisherigen Regelung; vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 3 des Gesetzes.

Zu Nummer 8

Nach § 7 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter kann das Bundesministerium für Verkehr bestimmte Sofortmaßnahmen ergreifen, wenn sich die geltenden Sicherheitsvorschriften als unzureichend herausstellen. Die bisherige Regelung wird für die Beförderung gefährlicher Güter mit Wasser- und Luftfahrzeugen beibehalten.

Für die Bereiche des Straßen- und Schienenverkehrs enthalten die Artikel 5 der Richtlinien 94/55/EG und 96/49/EG ein modifiziertes Verfahren. Hiernach sind vor dem Ergreifen von Sofortmaßnahmen die Kommission und der Anpassungsausschuß nach Artikel 9 der genannten Richtlinien zu befassen. Mit dem neuen Absatz 4 in § 7 werden die entsprechenden Regelungen der genannten EG-Richtlinien in das deutsche Recht übernommen.

Zu Nummer 9

Vgl. die Begründung zu Artikel 1 Nr. 5.

Zu Nummer 10

§ 8 Abs. 1 ermächtigt die Überwachungsbehörden, die zur Gefahrenabwehr erforderlichen Maßnahmen zu treffen. In Übereinstimmung mit Artikel 5 der Richtlinie 95/50/EG wird die Möglichkeit, die Fortsetzung der Fahrt zu untersagen, in § 7 Abs. 1 Satz 1 ausdrücklich erwähnt. Das Gebot, den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu berücksichtigen, bleibt unberührt. Hinsichtlich der Möglichkeit der Zurückweisung an der Grenze wird in § 8 Abs. 1 Satz 2 künftig nicht mehr auf die deutsche Grenze, sondern auf die

Außengrenzen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union abgestellt. Damit wird der Vollendung des Binnenmarkts in der Europäischen Union und den Verordnungen zum Abbau der Kontrollen an den Binnengrenzen Rechnung getragen [vgl. Verordnungen (EWG) Nr. 4060/89, 3356/91, 3912/92]. Auch Artikel 5 der Richtlinie 95/50/EG stellt für den Straßenverkehr auf die Verweigerung der Einfahrt in die Gemeinschaft ab.

Zu Nummer 11 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa

Vgl. die Begründung zu Artikel 1 Nr. 3.

Zu Nummer 11 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb

Der neu anzufügende Satz 6 in Absatz 2 entspricht inhaltlich § 55 Abs. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes und bewirkt insbesondere, daß die verantwortlichen Personen der Überwachungsbehörde mitzuteilen sind.

Zu Nummer 11 Buchstabe b

Aus dem neu eingefügten Absatz 2a ergibt sich, daß sich Überwachungsmaßnahmen beim Transport gefährlicher Güter auch auf Postsendungen beziehen können. Durch die Überwachungsbefugnisse nach Absatz 2 a wird – außer dem Grundrecht des Artikels 13 – auch das Grundrecht des Brief- und Postgeheimnisses nach Artikel 10 des Grundgesetzes eingeschränkt.

Zu Nummer 12

Durch die Zunahme des grenzüberschreitenden und des Transitverkehrs stellt sich verstärkt die Notwendigkeit der Amtshilfe zwischen in- und ausländischen Behörden bei der Verfolgung von Verstößen. Der neu einzufügende § 9 a enthält die erforderlichen gesetzlichen Vorschriften über die Amtshilfe unter Berücksichtigung datenschutzrechtlicher Belange.

Zu Nummer 13 Buchstabe a

Zur Gewährleistung der Bußgeldbewehrung von Vorschriften des ADR und des COTIF bedarf es nicht mehr des § 10 Abs. 2 und 3 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter. Gestützt auf § 3 dieses Gesetzes wurden die zentralen Vorschriften des ADR und des RID durch § 1 Abs. 3 i. V. m. § 9 der Gefahrgutverordnung Straße (GGVS) und § 1 Abs. 2 i. V. m. § 9 der Gefahrgutverordnung Eisenbahn (GGVE) in nationales Recht transformiert. Dabei wurden in § 9 GGVS und in § 9 GGVE konkrete Handlungsgebote und -verbote geschaffen, die ergänzend auf bestimmte Randnummern der Anlagen A und B zum ADR und des RID verweisen. Die Bußgeldvorschriften in § 10 GGVS und in § 10 GGVE knüpfen akzessorisch an § 9 GGVS und § 9 GGVE an und dienen der Ausfüllung des Bußgeldblanketts des § 10 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter, wonach ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig u. a. einer Rechtsverordnung nach § 3 dieses Gesetzes zuwiderhandelt.

Zu Nummer 13 Buchstabe b und c Doppelbuchstabe aa

Folgeänderungen von Artikel 1 Nr. 10 Buchstabe a (Aufhebung des § 10 Abs. 2 und 3 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter).

Zu Nummer 13 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb

Ersetzung der Bezeichnung „Bundesanstalt für den Güterfernverkehr" durch „Bundesamt für Güterverkehr" im Hinblick auf Artikel 1 des Tarifaufhebungsgesetzes vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1489).

Zu Nummer 14 Buchstabe a

Nach § 12 Abs. 1 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter werden für Amtshandlungen, Prüfungen und Untersuchungen nach dem Gesetz Kosten erhoben. Prüfungen und Untersuchungen können jedoch als Amtshandlungen verstanden werden. Dem trägt die neue Fassung dadurch Rechnung, daß klarstellend von „Amtshandlungen, einschließlich Prüfungen und Untersuchungen" gesprochen wird. Diese Formulierung stimmt mit Artikel 1 der Kostenverordnung für Maßnahmen bei der Beförderung gefährlicher Güter und mit § 1 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr überein.

Zu Nummer 14 Buchstabe b

Redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 15

Durch § 13 Abs. 1, 2 und 4 bis 8 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter wurden im Jahre 1975 verschiedene Gesetze geändert, zu denen in der Zwischenzeit Neufassungen bekanntgegeben wurden. Die genannten Vorschriften in § 13 des Gesetzes können daher nunmehr aufgehoben werden.

Zu Nummer 16

Die Berlin-Klausel ist überholt und kann aufgehoben werden.

Zu Artikel 2

Artikel 2 enthält eine Bekanntmachungserlaubnis für das Bundesministerium für Verkehr. Diese ist erforderlich, da das Gesetz nach seinem Inkrafttreten mehrfach, insbesondere auch durch Artikel 1 wesentlich geändert wurde. Eine Neufassung des Gesetzes dient der Rechtsklarheit.

Zu Artikel 3

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 721. Sitzung am 6. Februar 1998 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b**
   (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 GGBefG)

   Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b ist zu streichen.

   Begründung

   Ob und in welchem Umfang die Vorschriften des Gefahrgutrechts gegenüber anderen Rechtsgebieten, z. B. dem Strahlenschutzrecht, vorrangig sind bzw. die Vorschriften dieser Rechtsgebiete ersetzen, soll durch diese an das Verkehrsrecht angrenzenden Rechtsgebiete selbst geregelt werden. Das Verkehrsrecht sollte nicht zum übergeordneten Recht gegenüber anderen Rechtsgebieten erklärt werden.

   Anstelle der neuen unklaren Vorschrift sollte es bei der bisherigen Regelung verbleiben.

2. **Zu Artikel 1 Nr. 3** (§ 2 GGBefG)

   In Artikel 1 ist die Nummer 3 wie folgt zu fassen:

   ‚3. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 werden ... (weiter wie Regierungsvorlage) ...

   b) In Absatz 2 werden folgende Sätze angefügt:

   „Zeitweiliger Aufenthalt im Verlauf der Beförderung liegt vor, wenn dabei gefährliche Güter für den Wechsel der Beförderungsart oder des Beförderungsmittels (Umschlag) oder aus sonstigen transportbedingten Gründen zeitweilig abgestellt werden. Auf Verlangen sind Beförderungsdokumente vorzulegen, aus denen Versand- und Empfangsort feststellbar sind. Versandstücke, Tankcontainer, Tanks und Kesselwagen dürfen während des zeitweiligen Aufenthaltes nicht geöffnet werden." ‘

   Begründung

   Ziel der Regelungen in § 1 Abs. 2 Nr. 1 erster Halbsatz des Gefahrgutgesetzes ist es, in Fällen, in denen sowohl die Definition der Lagerung als auch des zeitweiligen Aufenthaltes erfüllt sind, alle einschlägigen Regelungen anzuwenden (Unberührtheitsklausel). Das heißt, im Ergebnis stehen die Regelungen verschiedener Rechtsbereiche nebeneinander und ergänzen sich.

   Von diesem Grundsatz wird nach dem zweiten Halbsatz nur dann abgewichen, wenn das Gefahrgutrecht bei Vorliegen einer Beförderung für Sachverhalte aus Gründen der Sicherheit bei der Beförderung eine Regelungsermächtigung (§ 3 des Gesetzes) enthält und diese Sachverhalte in Rechtsvorschriften auf der Basis des Gefahrgutgesetzes regelt. Nur bezogen auf diese Sachverhalte verdrängt das Gefahrgutrecht Regelungen anderer Rechtsbereiche.

   Auf welche Sachverhalte sich das beziehen kann, ergibt sich aus der Ermächtigungsregelung in § 3 sowie aus der zugehörigen Begründung des Gesetzes. Andere, nicht nach diesem Grundsatz verdrängte Sachverhalte anderer Rechtsgebiete bleiben somit wirksam und sind weiterhin neben dem Beförderungssicherheitsrecht anzuwenden (z. B. Bau, Betrieb von Anlagen sowie anlagebezogene betriebliche Anforderungen).

   Die Wirksamkeit dieser Regelung setzt allerdings voraus, daß auch bestimmt wird, was als Beförderungsvorgang anzusehen ist, d. h. wie weit die Definition des Beförderungsbegriffs (§ 2 Abs. 2 des Gesetzes) reicht. Insbesondere geht es um die Bestimmung des „zeitweiligen Aufenthaltes im Verlauf der Beförderung". Erst, wenn hierüber Klarheit besteht, greift die mit § 1 Abs. 2 Nr. 1 zweiter Halbsatz des Gesetzes beabsichtigte Vorrangregelung.

   Der Vorrang des Gefahrgutbeförderungsrechts kann sich nur auf Sachverhalte beziehen, für die das Gefahrgutgesetz eine Regelungsermächtigung enthält. Sie sind in § 3 Abs. 1 des Gesetzes abschließend aufgezählt.

   Dort nicht genannte Sachverhalte anderer Rechtsvorschriften, die nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 des Gefahrgutgesetzes unberührt bleiben, sind demnach neben dem Gefahrgutbeförderungsrecht anzuwenden und zu berücksichtigen.

   Damit werden z. B. die Sicherheit von Anlagen für den zeitweiligen Aufenthalt im Verlauf der Beförderung betreffende Anforderungen an den Bau und die Ausrüstung, für die das Gefahrgutgesetz keine Regelungsermächtigung enthält, durch die hierfür vorhandenen Vorschriften des Bau- und Umweltschutzrechts bestimmt (anlagebezogene Anforderungen).

   Auch vom Beförderungssicherheitsrecht nicht erfaßte oder geregelte Sachverhalte (z. B. Anforderungen an den Arbeitsschutz, an die persönliche Zuverlässigkeit oder den Umgebungsschutz nach den Regelungen der Störfallverordnung oder z. B. des Sprengstoff- oder Abfallrechts) bestimmen sich nach den zusätzlichen Anforderungen der einschlägigen Rechtsbereiche.

Bei dieser einerseits abgrenzenden andererseits kumulativen Rechtsanwendung der verschiedenen Regelungen würde für Anlagen, in denen sich gefährliche Güter beim zeitweiligen Aufenthalt befinden, insgesamt eine Sicherheit erzielt, die vergleichbaren Anlagen für die Lagerung gefährlicher Güter entspricht. Das von der Wirtschaft verschiedentlich angestrebte Ziel, durch Anwendung des Gefahrgutrechts die Anwendung anderer Rechtsbereiche abzuwehren oder zu verdrängen, findet insoweit nicht statt.

Die Zuordnung des „zeitweiligen Aufenthaltes" zur Beförderung ist auch aus den folgenden Gründen sinnvoll:

Beförderungssicherheitsvorschriften bestimmen z. B. für die Klassifizierung, Verpackung, Kennzeichnung, Zusammenpackung, Trennung internationale Sicherheitsstandards, die eine in der Regel internationale Beförderung und den Wechsel der Transportmittel bei multimodalen Transporten nicht behindern. Die ununterbrochene Anwendung international abgestimmter Sicherheitsregelungen innerhalb der gesamten Transportkette und somit eine Erleichterung der Beförderungsabwicklung wäre gewährleistet. Mit der Anwendung anderer Rechtssystematiken, die den gleichen Sachverhalt aus einer anderen Zielsetzung heraus abweichend regeln, würde ein Einbruch in die aufeinander abgestimmten Regelungen des Beförderungssicherheitsrechts erfolgen. Hiermit könnten erhebliche Sicherheitseinbußen verbunden sein.

Die Anwendung des Beförderungssicherheitsrechts soll daher in den Fällen vorgesehen werden, wo nach dem nachgewiesenen Willen der Beteiligten ein zeitweiliger Aufenthalt im Verlauf der Beförderung vorliegt. Bedeutsam für die Annahme einer laufenden Beförderung ist, daß Absender und Empfänger der Sendung in vorliegenden und somit nachkontrollierbaren Beförderungspapieren ausgewiesen sind. Derartige Beförderungsdokumente sind unabdingbare Voraussetzung. Dies trifft auch im Werkverkehr zu. Hinzu kommt, daß das Abstellen der Gefahrgüter – auch wenn sie sich nicht mehr in Fahrzeugen oder Beförderungseinheiten befinden – im Zusammenhang mit der weiteren Beförderung stehen muß. Dies ist immer der Fall, wenn ein zeitweiliger Aufenthalt zum Zwecke des Wechsels der Verkehrsmittel (Umschlag) notwendig wird. Ein zeitlich nahtloser Wechsel (Direktumschlag) ist zwar aus Sicherheits- und wirtschaftlichen Gründen erwünscht, jedoch nicht immer organisatorisch zu realisieren. In Häfen, Speditionen, auf Verlade- oder Rangierbahnhöfen, Flughäfen wird es immer wieder geschehen, daß sich vorgesehene Anschlußtransporte aus dem einen oder anderen Grund verzögern. Auch das Zusammenfassen in oder das Trennen von Sammelladungen aus einer Beförderungseinheit mit einem gemeinsamen Absender oder einem gemeinsamen weiteren Ziel kann Zeit und damit einen zeitweiligen Aufenthalt z. B. bei der Zusammenstellung neuer Züge auf Eisenbahnanlagen oder in Speditionen erfordern.

Andererseits soll durch die in Absatz 2 Satz 4 (neu) vorgesehene Einschränkung eindeutig klargestellt werden, daß Handlungen, die den Schutz vor gefährlichen Gütern durch die vom Beförderungssicherheitsrecht vorgeschriebene Gefahrgutumschließung beeinträchtigen könnten, grundsätzlich unzulässig sind. Mit dem Öffnen von Versandstücken (hierzu zählen auch Intermediate Bulk Container – IBC – sowie Gasgefäße) oder von Tankcontainern, Tanks oder Eisenbahnkesselwagen, so daß das Gefahrgut unmittelbar zugänglich wird, würde die Grenze zum Umgangsrecht überschritten werden.

Kontrollmaßnahmen der zuständigen Behörde zur Gefahrenabwehr bleiben jedoch möglich.

Die Vorschriften entsprechen den für internationale Beförderungsbestimmungen bereits beschlossenen Bestimmungen der „Recommandation on the Safe Transport of dangerous Cargoes and related Activities in port areas" (Vorwort und Nummer 2.2 [Definitions] unter der Bezeichnung „Handling") bzw. vorgesehenen Definitionen für die internationalen Beförderungsvorschriften für Straße und Schiene (ADR und RID), die am 28./29. April 1997 in Barcelona im „Workshop on the intermediate temporary storage of dangerous substance during transport, as related to Concil Directive 96/82/EC" unter Nummer 2.1 sowie 3.1 erarbeitet wurden. Ankündigung der gemeinsamen Tagung vom 22. bis 26. September 1997, daß sie den in Barcelona erarbeiteten Begriff der Beförderung in den internationalen Beförderungsvorschriften für Straße und Schiene (ADR und RID) berücksichtigen will. Die Europäische Kommission wird dazu Vorschläge vorlegen.

Je länger ein zeitweiliger Aufenthalt dauert, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, daß keine Beförderung mehr vorliegt.

Eine Befristung ist nach Abstimmung zwischen allen beteiligten Stellen jedoch nicht vorgesehen worden, da sich eine für alle Transportumstände, die betroffenen Rechtsgebiete und alle möglichen Örtlichkeiten in Deutschland einheitlich geltende Befristung des zeitweiligen Aufenthaltes nicht festlegen läßt. Es ist vielmehr generelle Auffassung, daß die Bestimmung dieser Frist, ausgerichtet an den örtlichen Besonderheiten, zwischen den jeweils zuständigen Behörden in den einzelnen Ländern erfolgen muß.

Zur Klarstellung ist außerdem darauf hinzuweisen, daß von einem zeitweiligen Aufenthalt im Verlauf der Beförderung dann nicht mehr ausgegangen werden kann, wenn die Güter ohne weitere Beförderungsbestimmung z. B. in einem Distributionslager zwischengelagert werden. Gleiches muß gelten, wenn von vornherein eine Lagerung vorgesehen ist. Auch hier kommt es im wesentlichen auf den Willen der Beteiligten und die vorhandenen, prüfbaren Unterlagen an.

3. **Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc**
(§ 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 13 und 14 GGBefG)

In Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc sind in § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 13 und 14 die Worte „Ausbildung und Prüfung" jeweils durch die Worte „Ausbildung, Prüfung und Fortbildung" zu ersetzen.

Begründung

Das Gefahrguttransportrecht mit seinen komplexen und umfangreichen Einzelregelungen muß verhältnismäßig häufig an die Entwicklung in Wissenschaft und Technik angepaßt werden. Von daher kommt der Fortbildung in diesem Bereich besondere Bedeutung zu. Durch die vorgeschlagene Ergänzung des § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 13 und 14 GGBefG soll das Bundesministerium für Verkehr ermächtigt werden, in Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften Regelungen über die Fortbildung der bei der Beförderung beteiligten Personen und der Beauftragten in Unternehmen und Betrieben zu treffen.

4. **Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe d**
(§ 3 Abs. 5 Satz 1 GGBefG)

In Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe d ist § 3 Abs. 5 Satz 1 wie folgt zu fassen:

„In den Rechtsverordnungen nach Absatz 1 sind Ausnahmen für die Bundeswehr, in ihrem Auftrag hoheitlich tätige zivile Unternehmen, ausländische Streitkräfte, den Bundesgrenzschutz und die Polizeien, die Feuerwehren, die Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzes sowie die Kampfmittelräumdienste der Länder oder Kommunen zuzulassen, soweit dies Gründe der Verteidigung, polizeiliche Aufgaben oder die Aufgaben der Feuerwehren, des Katastrophenschutzes oder der Kampfmittelräumung erfordern."

Begründung

Die derzeitige Ausnahmeregelung in § 5 Gefahrgutverordnung Straße (GGVS), auf die sich die Ausnahmeregelungen der Länder für die Feuerwehren und den Katastrophenschutz stützen, hat in § 3 Abs. 5 GGBefG bisher keine Grundlage. Beispielsweise sind Gefahrguteinsätze der Feuerwehren, um regelmäßige Rechtsverstöße gegen das Gefahrgutbeförderungsrecht zu vermeiden, nur unter entsprechenden Ausnahmeregelungen durchführbar.

Die vorgeschlagene Änderung bewirkt eine Klarstellung der Rechtsgrundlage durch eine einheitliche Festlegung des Umfanges für die Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen. Die Formulierung wurde sinngemäß aus dem geltenden Text des § 5 GGVS übernommen.

5. **Zu Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb**
(§ 5 Abs. 2 Satz 2 GGBefG)

In Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb sind in § 5 Abs. 2 Satz 2 die Worte „oder soweit es eine einheitliche Ausführung erfordert" zu streichen.

Begründung

Der aktuell gültige Wortlaut in § 5 Abs. 2 Satz 2 GGBefG „wenn, ... durch Verwaltungshandeln der Länder nicht erreicht werden kann" deckt alle relevanten Fälle ab, in denen die Zuständigkeit von Bundesbehörden sinnvoll erscheinen kann.

Der Bundesrat sieht keine Notwendigkeit, weitere Vollzugskompetenzen der Länder an den Bund abzugeben (Artikel 84 Abs. 1 GG), zumal die von der Bundesregierung vorgesehene Formulierung einen zu weiten Auslegungsspielraum beinhaltet. Auch wird kein konkreter Anlaß für eine weitere Aufweichung des Prinzips des grundsätzlichen Ländervollzugs gesehen.

6. **Zu Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb**
(§ 5 Abs. 2 Satz 3 Nr. 1 GGBefG)

In Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb sind in § 5 Abs. 2 Satz 3 Nr. 1 die Worte „Ausbildung und Prüfung" durch die Worte „Ausbildung, Prüfung und Fortbildung" zu ersetzen.

Begründung

Das Gefahrguttransportrecht mit seinen komplexen und umfangreichen Einzelregelungen muß verhältnismäßig häufig an die Entwicklung in Wissenschaft und Technik angepaßt werden. Von daher kommt der Fortbildung in diesem Bereich besondere Bedeutung zu. Durch die vorgeschlagene Ergänzung des § 5 Abs. 2 Satz 3 Nr. 1 GGBefG soll das Bundesministerium für Verkehr ermächtigt werden, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, daß die Industrie- und Handelskammern auch für die Durchführung, Überwachung und Anerkennung der Fortbildung von am Gefahrguttransport beteiligten Personen zuständig sind und insoweit Einzelheiten durch Satzungen regeln.

7. **Zu Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb**
(§ 5 Abs. 2 Satz 4 GGBefG)

In Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb ist in § 5 Abs. 2 Satz 4 vor den Worten „obersten Landesbehörden" das Wort „zuständigen" einzufügen.

Begründung

Mit dieser Einfügung wird klargestellt, daß der örtliche Zuständigkeitsbereich der Sachverständigen und Sachkundigen durch Verwaltungsakt

auch einer zuständigen obersten Landesbehörde bestimmt werden kann.

8. **Zu Artikel 1 Nr. 7** (§ 6 Abs. 1 GGBefG)

   In Artikel 1 Nr. 7 sind in § 6 Abs. 1 die Worte „ohne Zustimmung" durch die Worte „mit Zustimmung" zu ersetzen.

   Als Folge sind die Absatzbezeichnung „(1)" und Absatz 2 zu streichen.

   Begründung

   Mit der Änderung wird gewährleistet, daß die Länder künftig auch bei den allgemeinen Ausnahmen von den auf dem Gefahrgutgesetz beruhenden Rechtsverordnungen ein qualifiziertes Mitwirkungsrecht erhalten. Die Zustimmungsbedürftigkeit der Ausnahmeverordnungen eröffnet den Ländern die Möglichkeit, einerseits auch Ausnahmeregelungen genereller Art, die sie für erforderlich halten, in die GGAV zu übernehmen und andererseits die Aufnahme von Ausnahmen zu verhindern, die den Sicherheitsinteressen der Länder zuwiderlaufen.

   Soweit gegenüber einer solchen Neuregelung mit einer zu befürchtenden Verzögerung der Verfahrensabläufe argumentiert wird, erscheint eine solche Argumentation nicht stichhaltig; denn bereits jetzt geht der Inkraftsetzung der Ausnahmeverordnungen ein Anhörungsverfahren voraus, an dem die Länder beteiligt sind.

9. **Zu Artikel 1 Nr. 10** (§ 8 Abs. 1 GGBefG)

   Es wird gebeten zu prüfen, ob in Artikel 1 Nr. 10 in § 8 Abs. 1 der Satz 2 wie folgt gefaßt werden kann:

   „Im grenzüberschreitenden Verkehr können Fahrzeuge, die nicht in einem Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zugelassen sind und nach Deutschland einfahren wollen, in Fällen des Satzes 1 an den Außengrenzen der Europäischen Union zurückgewiesen werden."

   Begründung

   Da ein Mitgliedstaat der Europäischen Union auch Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, dient die vorgeschlagene Formulierung der Klarstellung.

10. **Zu Artikel 1 Nr. 12** (§ 9a Abs. 2 Satz 1 GGBefG)

    In Artikel 1 Nr. 12 ist in § 9a Abs. 2 Satz 1 das Wort „und" durch das Wort „oder" zu ersetzen.

    Begründung

    Während im gesamten Text immer wieder von schwerwiegenden oder wiederholten Verstößen gesprochen wird, ist in § 9a Abs. 2 Satz 1 von schwerwiegenden und wiederholten Verstößen die Rede.

    Im Interesse einer einheitlichen Diktion ist die Anpassung erforderlich.

11. **Zu Artikel 1 Nr. 12** (§ 9a Abs. 4 GGBefG)

    Es wird gebeten zu prüfen, ob in Artikel 1 Nr. 12 in § 9a der Absatz 4 wie folgt gefaßt werden kann:

    „(4) Ergibt eine Kontrolle, der ein in einem Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zugelassenes Fahrzeug unterzogen wird, Tatsachen, die Anlaß zu der Annahme geben, daß schwerwiegende Verstöße gegen Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter vorliegen, die bei dieser Kontrolle nicht festgestellt werden können, wird den zuständigen Behörden der betreffenden Staaten dieser Sachverhalt mitgeteilt. Führt eine zuständige deutsche Behörde auf eine entsprechende Mitteilung einer zuständigen Behörde eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum eine Kontrolle in einem inländischen Unternehmen durch, so werden die Ergebnisse dem anderen betroffenen Staat mitgeteilt."

    Begründung

    Da ein Mitgliedstaat der Europäischen Union auch Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, dient die vorgeschlagene Formulierung der Klarstellung.

12. **Zu Artikel 1 Nr. 13** (§ 10 Abs. 1 GGBefG)

    In Artikel 1 Nr. 13 ist dem Buchstabe a folgender Buchstabe a0 voranzustellen:

    ‚a0) Dem Absatz 1 wird folgende Nummer 5 angefügt:

    „5. entgegen § 9 Abs. 2 Satz 6 die erforderlichen Hilfsmittel nicht stellt oder die nötige Mithilfe nicht leistet." ‘

    Begründung

    Nach § 9 Abs. 2 Satz 6 – neu – GGBefG hat der Auskunftspflichtige der für die Überwachung zuständigen Behörde bei der Durchführung der Überwachungsmaßnahmen die erforderlichen Hilfsmittel zu stellen und nötige Mithilfe zu leisten. Diese Mitwirkungspflichten sollen sicherstellen, daß die von Gefahrgütern ausgehenden potentiellen Gefahren von den Überwachungskräften rechtzeitig erkannt werden. Die Neuregelung wird jedoch nur dann ihre Wirkung erzielen, wenn der Auskunftspflichtige davon ausgehen muß, daß seine Verweigerung mit einem Bußgeld geahndet werden kann.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Nummer 1
(Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b [§ 1 Abs. 2 Nr. 1 GGBefG])

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

Durch den Vorschlag der Bundesregierung im Gesetzentwurf wurde eine klarere Kollisionsklausel zu den angrenzenden Rechtsgebieten formuliert. Sie wäre grundsätzlich wünschenswert, ist jedoch nicht zwingend notwendig, da die Vorrangstellung des Beförderungsrechts sich hinsichtlich der Regelungen, die für die Beförderungssicherheit notwendig sind, auch aus dem Gesetzeszweck und der bisherigen Fassung des § 1 Abs. 2 Nr. 1 ergibt.

Zu Nummer 2 (Artikel 1 Nr. 3 [§ 2 GGBefG])

Dem Vorschlag wird im Grundsatz zugestimmt.

Der Änderungsbefehl kann mit folgenden Ergänzungen übernommen werden: Die Legaldefinition ist mit den Worten „Ein zeitweiliger ..." einzuleiten, und nach dem zweiten Satz der Begriffsbestimmung ist hinter den Worten „... feststellbar sind." der Satz „Wird die Sendung nicht nach der Anlieferung entladen, gilt das Bereitstellen der Ladung beim Empfänger zur Entladung als Ende der Beförderung." einzufügen.

Die Begriffsbestimmung für den Begriff „zeitweiliger Aufenthalt" entspricht im wesentlichen den Vorschlägen eines Workshops der Europäischen Kommission. Die Kommission strebt an, diese Definition in nächster Zeit in die europäischen Regelwerke für den grenzüberschreitenden Verkehr aufzunehmen. Die Geltungsbereiche des Beförderungsrechts und anderer relevanter Rechtsbereiche während eines Beförderungsvorgangs werden durch diese Definition deutlicher als bisher abgegrenzt. Diese Abgrenzung ist notwendig, um Einschränkungen der Transportvorgänge auf das Notwendige zu begrenzen.

Zu Nummer 3
(Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc [§ 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 13 und 14 GGBefG])

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Durch diesen Vorschlag wird die Bedeutung der beruflichen Fortbildung, als Teil der Ausbildung, deutlicher hervorgehoben.

Zu Nummer 4
(Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe d [§ 3 Abs. 5 Satz 1 GGBefG])

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Auch hinsichtlich von Beförderungen der Feuerwehren können, soweit nicht der generelle Ausnahmetatbestand der Rn. 2009 ADR zur Anwendung kommt, Einzelausnahmen durch die zuständigen Landesbehörden zugelassen werden. Allerdings ist aufgrund der Richtlinie 94/55/EG des Rates eine generelle Freistellung der Feuerwehren nicht mehr möglich.

Zu Nummer 5
(Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb [§ 5 Abs. 2 Satz 2 GGBefG])

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Die Streichung der Worte „oder soweit es eine einheitliche Ausführung erfordert" kann hingenommen werden, da sie nur einen Unterfall des ersten Satzteils „... der Zweck des Gesetzes durch das Verwaltungshandeln der Länder nicht erreicht werden kann ..." beschreiben.

Zu Nummer 6
(Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb [§ 5 Abs. 2 Satz 3 Nr. 1 GGBefG])

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Siehe Anmerkung zu Nummer 3.

Zu Nummer 7
(Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb [§ 6 Abs. 2 Satz 4 GGBefG])

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Durch die Änderung wird klargestellt, daß auch die obersten Länderbehörden als zuständige Behörde tätig werden können.

Zu Nummer 8 (Artikel 1 Nr. 7 [§ 6 Abs. 1 GGBefG])

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Zwar hat die Notwendigkeit einer Zustimmung des Bundesrates eine Verlängerung des Verfahrens um mindestens drei Monate zur Folge, so daß allgemeine Ausnahmen zukünftig nicht mehr zeitnahe zu erlassen sind. Damit sind Nachteile der Wirtschaft verbunden, und der Verwaltungsaufwand der Länder wird durch eine größere Zahl von Einzelausnahmen erheblich zunehmen.

Da das primäre Interesse der Bundesregierung jedoch auf andere Aspekte der Novelle gerichtet ist, u. a. die Umsetzung bereits befristeter EG-Richtlinien, werden die Nachteile der Zustimmungspflichtigkeit der Ausnahmeverordnung zugunsten eines zeitnahen Abschlusses des Gesetzgebungsverfahrens hingenommen.

Zu Nummer 9 (Artikel 1 Nr. 10 [§ 8 Abs. 1 GGBefG])

Die Prüfung hat ergeben, daß die bisherige Formulierung beizubehalten ist.

Die zur Prüfung vorgelegte Formulierung berücksichtigt nicht, daß die Europäische Union die mittelfristig vorrangig angestrebte Organisationsform ist, nicht jedoch der vorübergehend notwendige Europäische Wirtschaftsraum.

Zu Nummer 10
(Artikel 1 Nr. 12 [§ 9a Abs. 2 Satz 1 GGBefG])

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Durch den Vorschlag wird die beabsichtigte einheitliche Diktion hergestellt.

Zu Nummer 11 (Artikel 1 Nr. 12 [§ 9a Abs. 4 GGBefG])

Siehe Ausführungen zu Nummer 9.

Zu Nummer 12 (Artikel 1 Nr. 13 [§ 10 Abs. 1 GGBefG])

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

Die vorgeschlagene Bußgeldbewehrung stellt sicher, daß die Mitwirkungspflicht der Beteiligten in der täglichen Praxis beachtet wird und Sicherheitsrisiken für die Überwachungsbehörden möglichst vermieden werden.

Als Folgeänderungen des Vorschlages sind zu berücksichtigen:

- In § 10 Abs. 1 Nr. 3 GGBefG ist am Ende das Wort „oder" durch ein Komma zu ersetzen.
- In § 10 Abs. 1 Nr. 4 GGBefG ist am Ende der Punkt durch das Wort „oder" zu ersetzen.
- In § 10 Abs. 4 GGBefG ist die Angabe „Absatz 1 Nr. 3 und 4" durch die Angabe „Absatz 1 Nr. 3, 4 und 5" zu ersetzen.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333